

GONDA Tibor

egyetemi adjunktus

Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar

senior lecturer

University of Pécs Faculty of Business and Economics, Pécs, Hungary

email: gonda.tibor@ktk.pte.hu

PÉCS TURIZMUSÁNAK ELSŐ ARANYKORA AZ 1930-AS ÉVEK

THE FIRST GOLDEN AGE OF THE TOURISM OF PÉCS THE 1930S

ABSTRACT

The tourism of Pécs experienced an extraordinary development in the 1930s. The cities of the country, getting over the trauma of the 1st World War and the Great Economic Crisis, realised the economic opportunities of tourism and their majority started a conscious development of this branch of economy. Its importance was also realised by the management of Pécs and among the firsts in the country, on the 28th March 1933. the municipality committee adjudicated to establish the tourism committee and the tourism bureau. An enthusiastic welcome “propaganda” has been launched and a conscious product development work has been realised primarily concentrating on – in today’s terms – cultural and ecotourism. The tourism supply was based on the heritage values of the city and on the natural beauties of the Mecsek Mountains. The hosting conditions, such as the accommodations and guest catering places, were established with the adequate quality. Such transport connections were realised – which can make us envious even today – as the direct flight connections with Budapest and Kaposvár or the train connections with Vienna. Budapest could be accessed within 3 hours by train and due to the cheap railways domestic tourism became multitudinous and its greatest beneficiary was Pécs. The city development decisions paid regard to the needs of tourism and there was also an intention to utilise the local products in tourism which is even fashionable today. Presently the market of local products has its renaissance. The results of the 1930s have their impacts on the tourism of the present day Pécs as well.

Kulcsszavak: Pécs városa, turizmus, olcsó vasútvonalak és szállások, vendéglátás, Mecsek

Keynotes: the city of Pécs, tourism, cheap railways, accommodations, guest catering, Mecsek

1. Bevezetés

Magyarország idegenforgalma a kiegyezést követően lassú fejlődésnek indult. Volumenét tekintve még a századfordulót követő másfél évtizedben sem volt számottevő, de a modern turizmushoz feltétlenül szükséges infra- és szuprastruktúra kiépült. A legfontosabb utazási cél a nemzetközi és a belföldi turizmusban egyaránt Budapest volt. A fővároson kívül az idegenforgalomba, csak néhány határ menti város, híresebb gyógyfürdő, valamint balatoni nyaralóhely tudott bekapcsolódni jelentősebb forgalommal. Ez a lassú, de folyamatos fejlődés sajnos csak az I. világháborúig tartott. Az I. világháború utáni években az ország idegenforgalma jelentősen visszaesett, Trianon következtében népszerű üdülőtelepülések kerültek a szomszédos országokba. 1920-ban pl. a fővárost csupán 15 ezer külföldi kereste fel, szemben az 1913. évi 55 ezerrel. A Balatonon is alig 20–25 ezer vendég (közülük alig ezer külföldi) fordult meg ebben az időszakban évente, a háború előtti 100 ezer fő helyett.¹ A háború okozta sokkon túljutva, az 1920-as évek második felétől felismerték az idegenforgalomban rejlő gazdasági lehetőségeket, és hazánkban is megkezdődött a turizmus tudatos fejlesztése.² A közlekedési, elszállásolási és szolgáltatási feltételek javítása mellett megkezdődött a turizmusirányítás központi struktúrájának a kialakítása: megalakult az Országos Idegenforgalmi Tanács és megkezdte működését a Balatoni Intéző Bizottság. A külföldiek beutazását elősegítő intézkedések történtek, erőteljes szervező- és propagandatevékenység kezdődött.³ Az 1930-as évek második felétől a belföldi idegenforgalom élénkítése (pl. balatoni nyaralás, falusi turizmus) is fokozódó figyelmet kapott.⁴

A magyar idegenforgalom a két világháború között 1937-ben érte el csúcspontját. A főváros mellett már számottevő volt a Balaton, a Mátra, a Bükk, a Dunakanyar, valamint egyes vidéki városok és népművészeti értékekben gazdag falvak vendégforgalma is.⁵ Ez évben az országba érkező külföldiek száma 380 ezer fő (zömében német és osztrák) volt, míg a külföldre utazó magyaroké meghaladta a 220 ezer főt, és kb. 1 millió magyar állampolgár vett részt a belföldi turizmusban. Mindennek a gazdasági jelentősége is érződött. A nemzetközi idegenforgalomból származó bevételek elérték az export értékének 7%-át.⁶ Az ágazat gazdasági súlyát jelzi az is, hogy tudományos igényességgel mutatják be annak jelentőségét⁷ és a hazai statisztikai adatgyűjtésbe és elemzésekbe is jelentős figyelem irányult rá.⁸ Az oktatásban és a szakmai munkában egyaránt hasznosítható magas színvonalú tudományos munkák születtek az idegenforgalomról.⁹ Az idegenforgalom országos folyamati kellő figyelmet kaptak a kortárs szaksajtóban¹⁰ és a tudományos élet, valamint tovább-

képzés terén.¹¹ Ugyanakkor konkrét fogadóterületre (mai szóhasználatlalt kifejezve: desztinációra) vonatkozó elemzések, a fővárost és a Balatont leszámítva, nem készültek. Ezért is gondolom azt, hogy Pécs város példáján keresztül érdemes bemutatni azt a lelkes és elkötelezett munkát, amely több nagyvárosunkat is jellemezhetette a 30-as években.

2. Az országos és a pécsi idegenforgalmi igazgatás kiépülése

A 19. század utolsó évtizedeiben Pécs város páratlan gazdasági és társadalmi fejlődésen ment keresztül.¹² A századforduló stabil gazdaságú és pezsgő kulturális életű városra köszönt.¹³ Sajnos ez a szerves fejlődés az I. világháború miatt megtört. Trianon jelentősen átrendezte a határmenti városaink térszerkezetben betöltött szerepét. A határrevízió és a világháború negatív következményei különösen erősen sújtották Pécsét, ahol még a szerb megszállás társadalom- és gazdaságromboló hatásait is el kellett szenvedni.^{14, 15}

A város gazdaságának és társadalmának reorganizációja nem volt egyszerű folyamat. Némi vigaszt jelentett a város polgársága számára az Erzsébet Tudományegyetem Pécsre költözése,¹⁶ de a gyors gazdasági helyreállást nehezítette a gazdasági világválság okozta általános recesz-szió, mely az egész ország gazdasági teljesítményét is jelentősen befolyásolta.¹⁷

A harmadik évtized elejére azonban Pécs város polgársága is kezdett magára találni. A középosztály szélesedésével, egyes társadalmi rétegek növekvő szabadidejével összefüggésben az egész országban kezdett kiépülni egy új gazdasági szektor, az idegenforgalom. Ennek jelentőségét Pécs vezetése is felismerte és az országban első között, 1933. március 28-án a törvényhatósági bizottság határozatot hozott az idegenforgalmi bizottság megalakításáról.¹⁸

Ha figyelembe vesszük az országos idegenforgalmi igazgatás akkori helyzetét, akkor különösen nagyra értékelhetjük a várost vezető testület ezen döntését. A '30-as évek elején ugyanis még az idegenforgalmi irányítás is a kezdeteknél tartott. Működött ugyan 1928 óta Országos Magyar Idegenforgalmi Tanács, ez azonban az idegenforgalmat irányító kereskedelemügyi miniszter tanácsadó szervezeteként nem volt operatív hatással az ágazat fejlődésére.¹⁹ Természetesen hatósági hatáskörrel sem rendelkezett. Mindössze javaslatokat fogalmazott meg az illetékes miniszter felé. Nagy létszáma miatt nehézkes volt a működése, ezért 1931-ben módosították is a szervezetét,²⁰ és egy 9 tagú intéző bizottságot hoztak létre azoknak a hivataloknak és hatóságoknak a képviselőiből, ahol jelentős idegenforgalmi költségvetési fedezet állt rendelkezésre. 1935-

ben szabályozták újra kormányrendelettel az idegenforgalmi közigazgatást, és a kereskedelemügyi minisztérium kebelében létrehozták az Országos Magyar Idegenforgalmi Hivatalt (OMIH).

Az OMIH egyaránt foglalkozott külső és belső idegenforgalommal (vagy ahogy akkor már kezdték nevezni: vendégforgalommal). A kormányrendelet az első részben, az 1–8. pontig a Hivatal feladatait a belső idegenforgalom koordinálásában jelölte meg. Nevezetesen a Hivatal feladata lett:

- az idegenforgalommal foglalkozó hatóságok, intézmények, szervezetek és társaságok munkájának koordinálása, valamint a kormány felügyelete alatt álló intézmények idegenforgalommal kapcsolatos fejlesztési terveinek és költségvetésének figyelemmel kísérése;
- részben koordinációs, illetőleg a felügyeleti tevékenység gyakorlása a vármegyék, városok és községek idegenforgalmi tevékenysége felett, mint pl. a helyi kulturális kiállítások, sport- és turisztikai rendezvények, kongresszusok, kulturális ünnepek rendezése, a helyi háziipari és iparművészeti cikkek forgalmazásának elősegítése, a helyi vendéglátóipari egységek színvonalának idegenforgalmi szempontból való ellenőrzése.

A rendelet második részében, a 9–11. pontokban a külső idegenforgalmi igazgatásnak az alábbi kérdéseit utalja a Hivatal feladatkörébe:

- a külföldi magyar idegenforgalmi propaganda kifejtése, koordinálása és fejlesztése;
- külföldön új programirodák felállítása, illetőleg a régiéek átszervezése;
- külföldön idegenforgalmi szervezetekkel való együttműködés.

A rendelet harmadik részében, a 12–17. pontokban a belső szervezési munkáról szól. Ennek keretében a Hivatal legfontosabb feladatai:

- az idegenforgalom fejlesztését célzó munkaterv és költség-előirányzat évenkénti összeállítása;
- a közlekedési vállalatok menetrendjének és az idegenforgalmat érintő intézkedéseinek szakvéleményezése;
- az országban működő utazási irodák és turisztikai programirodák működésének ellenőrzése;
- az idegenvezetők képzésének és továbbképzésének megszervezése, valamint működésüknek ellenőrzése;
- az idegenforgalmi célokat szolgáló adatgyűjtés, valamint annak feldolgozása;
- az idegenforgalmi szakoktatás és szakirodalom fejlesztése.²¹

A Hivatal ellátta a belföldi hatósági feladatokat, de nagyon nagy hangsúlyt fektetett a külföldi propagandamunkára is. Ez a kettő szerepvállalás, mint majd látni fogjuk, jellemző volt a városi idegenforgalmi hivatalok működésére is.

Az OMIH Európa szinte valamennyi fővárosában megszervezte az idegenforgalom propagálását szolgáló szervezetet.

Az OMIH-t felállító rendelet 1936. évtől kezdve gondoskodott arról, hogy a Hivatal a feladatai megoldásához a szükséges anyagi eszközökkel rendelkezessen. Az anyagi eszközök voltak:

- a kereskedelem- és közlekedésügyi minisztérium költségvetésében előirányzott hitel;
- a kivándorlási alapból – amely jövedelmet többek között az útlevél-illetékekből is nyerte – rendelkezésére bocsátott és az 1934. XXVI. tc.-ben megállapított hozzájárulás;
- az Államvasutak 30 km-nél távolabbi utazásra érvényes menetjegyei után jegyeként beszedett 2 fillér díjrészletből a MÁV költségvetésében idegenforgalmi célokra előirányzott összeg;
- az IBUSZ hozzájárulása és egyéb hozzájárulások.

Valamennyi magyar település közül magától értetődően Budapest volt a legaktívabb, de a harmincas években a nagyobb városok sorra hozták létre az idegenforgalmi irodáikat. A Magyar Városok Országos Szövetsége (a városok érdekvédelmi szervezete) rendszeresen napirendre tűzte az idegenforgalom fejlesztésének kérdését, és lobbizott a városok érdekében.²²

Fontos szerepet töltött be az 1932-ben megalakult Országos Magyar Weekend Egyesület is, amely bár társadalmi szervezet volt, különböző igazgatási feladatokat is ellátott. A szervezet átalakulásával jött létre 1935-ben az Országos Magyar Vendégforgalmi Szövetség.

A Szövetség fő célja a belföldi üdülés fellendítése, a hétvégi pihenések országos megszervezése. Jelentős lépéseket tett a vidék idegenforgalmának fejlesztéséért. Megszervezte például, hogy a vendégek fogadására alkalmas községekben megszerveződjenek a vendégek fogadásának feltételei, biztosítva ezzel, hogy az egyszerűbb, kispénzű emberek is igénybe tudjanak venni olcsó üdülési lehetőségeket. Minden vármegyében megalakult az OMVESz helyi szervezete az alispán elnöklétével.

Óriási jelentőségű volt, hogy megszervezte a vendéglátást önként vállalkozó gazdák magánszállás szolgálatát, amelyet 1936-tól „Fizető vendéglátó” táblával is megjelöltek. A szervezetnek 1-2 év alatt közel 4000 tagja lett. Ugyancsak a szervezet gondozásában jelent meg az első komplex belföldi utazási kézikönyv.

3. A kezdetektől a turizmus első aranykoráig Pécsen

Pécs gazdasága, a meglehetősen nehéz 20-as éveket követően, kezdett újra magára találni. Az önkormányzat gazdálkodása is stabilizálódott, és ha szűkös keretek között is, de már tudtak forrást biztosítani kisebb-nagyobb fejlesztésekhez. A levéltári kutatás eredménye szerint számos fejlesztési döntés során a szempontok között már figyelembe vették az idegenforgalom igényeit is. A vizsgált időszakban a helyi turizmusfejlesztésre a lelkesedés és a jószándékú laikusság volt a jellemző. Ennek ellenére tiszteletre méltó kezdeményezések indultak el, és figyelemre méltó eredmények születtek, amelyeket párhuzamba lehet állítani egy mai város turizmusfejlesztési törekvéseivel és annak szakmai megalapozottságával.²³ Annak ellenére, hogy az idegenforgalommal megbízott helyi érintettek nem voltak e területen képzett szakemberek, a turisztikai termékfejlesztés mai prioritásait a szemük előtt tartva foglalkoztak az attrakció- és infrastruktúra-fejlesztéssel, a fogadási feltételek kialakításával, és a modern turizmusmarketing eszközeinek a meghonosításával.²⁴

A város idegenforgalmának fejlődést – két forrást felhasználva – jól nyomon követhetjük. A '30-as évek színvonalas napilapja, a Dunántúl folyamatosan és örömmel számolt be minden idegenforgalommal kapcsolatos kezdeményezésről.

A levéltári dokumentumok között az Idegenforgalmi Iroda iratanyagából lehetett tájékozódni. Ez azonban csak 1933-ban alakult. Így az 1930 és 1933 közötti időszak vizsgálatánál alapvetően a Dunántúl folyóiratra kell hagyatkoznunk.

1932-ből a filléres gyorsvonatokra vonatkozó adatok, 1936-ból pedig a Pécsi Ünnepi Játékok Rendező Bizottságának iratai szolgálnak nagyon hasznos kutatási forrássul.

Az Idegenforgalmi Irodát igen sokrétű feladattal hozták létre.²⁵

1. Az idegenforgalmat szolgáló tényezők (elsősorban az utasellátó ipar) eredményes együttműködésének biztosítása, irányítása és ellenőrzése, a netán felmerült panaszok orvoslása.
2. A város és környéke idegenforgalmi értékeinek ismertetése a korszerű hírvetés eszközeinek (ismertető és tájékoztató kiadványok, városismertető előadások, sajtóközlemények, kiállítások, emléktárgyak) felhasználásával és a magánvállalkozás keretében üzemeltetett idegenforgalmi tevékenység ellenőrzése.
3. Az utasforgalom emelését szolgáló tennivalók, vasúti és közúti közlekedési viszonyok (előnyös menetrend, közvetlen és különvonatok, járatok, csatlakozások, célszerű közúti közlekedés – úgy helyben, mint a helyközi forgalomban, az utas igényeit kielégítő

- úthálózat stb.) javítása, kedvezményes díjszabás, utazási kedvezmények stb. előkészítése, előmozdítása és szorgalmazása.
4. A város nevezetességeinek bemutatása és az ezzel kapcsolatban az idegenvezetés megszervezése.
 5. A város és környékén üdülő- és nyaralóhellyé történő fejlesztésének előmozdítása, az erre alkalmas tényezők (pl. gyümölcs- és tej-kúrák) hasznosításával.
 6. Az idegenforgalmi célkitűzések megvalósítására alkalmas rendezések (ünnepi játékok, kiállítások, hangversenyek, sportesemények stb.) előmozdítása és támogatása.
 7. A Pécsre irányított tanulmányi, társas- és egyéb utazások, valamint a Pécssett rendezett országos és regionális érdekképviselői összejövetelek (kongresszusok, közgyűlések) idegenforgalmi részének előkészítése és lebonyolítása. Az ilyen utasoknak, valamint a városban és környékén üdülni szándékozók elhelyezéséről, általában az ellátásáról való gondoskodás, amennyiben az utasellátó ipar nem képes megfelelni a felmerült igényeknek.
 8. Általában minden olyan kezdeményezésnek a támogatása, amely a város idegenforgalmi érdekeinek a szolgálására alkalmas.

Az iroda a város idegenforgalmának két földrajzi területével foglalkozott elsősorban: a Mecsekkel és magával a város nevezetességeivel (műemlékek, gyárak stb.). A város nevezetességeihez tartozott még a városra jellemző termékek propagálása (őszibarack, Mecseki Itóka, Littke Pezsgő, Pécsi Sör, Zsolnay kerámia, Mecseki rablólús stb.) is. A város környéki idegenforgalom pedig elsősorban a két baranyai fürdőhely, Harkány és Sikonda felé irányult. Az iroda működését a hivatali (bürokratikusnak is mondható) aprólékosság jellemezte, amely szinte mindenre kiterjedt. Így nagy gondot fordítottak például a turizmus tárgyi kultúrájára. Mint például: prospektusok, ismertető, levélpapírok, levelezőlapok, tájékoztató táblák, útjelző oszlopok, művészi színvonalú emléktárgyak (botjelvények, bördöncímkék, városkulcsok és városkulcstokok, szivarkahüvelyek, fapipák stb.) A továbbiakban a ma érvényes szakterminológiához igazítva mutatjuk be a város akkori idegenforgalmi tevékenységének néhány meghatározó elemét. Pécs város idegenforgalmi irodájának az alapcélja a belföldi és a külföldi beutazás fejlesztése volt. Sajnos az Idegenforgalmi Iroda hivatali iratai csak az évtized második felétől maradtak meg nagyobb teljességükben, így átfogó képet is alapvetően erről az időszakról kaptunk. A „hőskor” remek eredményei viszont jól nyomon követhetőek a Dunántúl tudósításaiból

3.1. Turisztikai vonzerőfejlesztés

Az idegenforgalom fejlesztésében illetékes közreműködők és a város vezetői tisztában voltak azzal, hogy a városba látogató vendégek rendezett városképre és attraktív látványosságra vágnak. Ennek megfelelően 1930-ban döntöttek a Széchenyi tér átépítéséről és a díszvilágítás kiépítéséről.²⁶ Még ugyanezen év májusában átadták a Zsolnay díszkutat, amely azóta Pécs egyik szimbólumává vált.²⁷ 1931-ben 500 korcsolyás számára is használható műjégpályát építettek, a közvágóhíd jéggyárának téli szabad kapacitását kihasználva.²⁸ 1933-ban döntöttek arról, hogy a Balokány ligetben 600 fő befogadására alkalmas modern strandfürdő létesüljön. A fejlesztéssel párhuzamosan rendbe tették a tavat és a parkot is.²⁹ A pécsi polgárság is figyelemmel kísérte az idegenforgalom fejlődését, és sok esetben lelkes kezdeményezésekkel próbálta segíteni azt. Dr. Derner József rendőrkapitány is „életrevaló tervet vetett fel, miszerint a Havi-hegyen végig gyalogutat létesítenének ... a Havi-hegyről gyönyörű kilátás nyílik a városra, és ezt a pazar panorámát mindenképpen bele kell építeni Pécs idegenforgalmába ... Úgy értesültünk, hogy hamarosan megalakul a Havi-hegy baráti köre, amelynek az lesz a célja, hogy feltárja, és az idegenforgalom számára kihasználja a Havi-hegyet és környékét.”³⁰ A kulturális turizmus infrastrukturális adottságainak javítását is szolgálta az 1934-ben átadott szabadtéri színpad. A létesítmény a Pécsi Ünnepi Hét rendezvénysorozat egyes eseményeinek is helyszínt tudott biztosítani.³¹ A részben turisztikai célú beruházások sorát gyarapította a modern Hullámfürdő átadása is, melyre 1935 júniusában került sor.³² Jól ráéreztek arra is a kor turizmusszervezői, hogy a beruházások mellett rendezvények szervezésével is jelentősen lehet fokozni az érdeklődést a város iránt. Ezért a már említett ünnepi hét mellett őszi szőlészeti és mezőgazdasági kiállítást és számos más programot szerveztek. Ezek közül kiemelkedett az 1936-os Missa Sollemnis (Ünnepi Mise) nagyszabású szabadtéri előadása, amely mai mércével mérve is jelentős tömegeket vonzott. A figyelem kiterjedt a mai megnevezéssel látogatómenedzsmentnek nevezett feladatokra is. Erről tanúskodik az alábbi bekezdés: „A filléres vonatok elősegítik a belföldi forgalmat, de nem állandósítják azt. Ezért fontos lenne a meglévő idegenforgalom fejlesztése és sokrétűsítése. Elkerülhetetlen a telefonfülkék kihelyezése, a nagyvárosokban már elengedhetetlen világító hirdetőoszlopok kiépítése, illetve a Széchenyi és a Sétatéren lehetőleg földalatti illemhelységek kiépítése.”³³

3.2. A közlekedési infrastruktúra fejlesztése

A város közlekedési kapcsolatai egyes területeken mai szemmel is irigylésre méltók voltak. Ilyen volt a légi közlekedés. 1930 februárjában döntöttek a reptér létesítéséről,³⁴ és április 15-én már meg is indult a légiforgalom Pécs és Budapest között. A fővárosba 1 óra 10 perc alatt, a jó csatlakozásnak köszönhetően Bécsbe pedig 3 óra alatt el lehetett érni a városból 8, illetve 16 személyes Fokker repülőgépek igénybevételével.³⁵

A modern turizmus kialakulásában jelentős szerepe volt a vasútnak. Ezzel összefüggésben a vasút turizmusra gyakorolt hatására számos szerző rámutatott.³⁶ Pécs város erősödő idegenforgalmára is pozitív hatást gyakoroltak az akkor még jól működő vasúti szolgáltatások. 1930. május 15-től éjszakai vonattal (kényelmes hálófülkékkel) lehetett közvetlenül Bécsbe utazni. Ha valaki 18 óra 15 perckor elindult Pécsről, reggel 8 óra 44 perckor már Bécs belvárosában kezdhette a napját.³⁷ A korszak egyik jellegzetessége volt a filléres vonatok rendszere. Pécsre már 1930-ban és 31-ben is érkeztek filléres vonatok, de a pécsiek utazási lehetőségei 1932-től bővültek ki lényegesen. Ebben az évben Pécsről kiránduló vonatok indultak Budapestre, Bajára, Fonyódra, Győrbe, Miskolcra, Mohácsra, Sopronba, Szegedre, Veszprémbe és Szombathelyre.³⁸ Egy 1932 tavaszán készült elemzés szerint az előző évben 2060 vendég érkezett a városba a filléres vonatokkal, és a MÁV egyik legnépszerűbb kirándulása volt a pécsi.³⁹ Tekintettel arra, hogy turizmusunk fejlődésének ezen korai szakaszában még egyáltalán nem volt jellemző a tömegturizmus és annak negatív kísérő jelei, a város lakossága nagyon pozitív dolognak ítélte meg az új gazdasági ág kialakulását, és lehetősége szerint szívesen segítette is annak fejlődését. A Pécsre érkező filléres vonatokat is kisebb népnép kísérte. Erről tanúskodik az alábbi írás is:⁴⁰ Pécsre pontban délelőtt féltizenkettőkor érkezünk. Az állomáson fűvós zenekar várt bennünket és Pécs város közönsége, mely lelkesen megéljenezte a vendégeket. Az utakon figyelmeztető táblák, felvilágosító helyek, kedves cserkészgyerekek, akik készséggel kalauzoltak bennünket. Benn a városban megtekintettük a helyi különlegességek vásárját és a város közép-pontjában lévő nevezetességeket. Térzene várt minket a főtéren, és olcsó, jó ebéd a vendéglőkben és étkezőhelyeken. Délután gyalog és autókörseta keretében mutatták meg nekünk a város érdekesebb részeit, múzeumokat stb. Kimentünk a Zsolnay-gyárba, onnan a Mecsekre. Akármelyik pécsi nevezetességet néztük is meg, az volt mindegyiknél az impressziónk, hogy nem láttunk semmit, mert pl. a székesegyház belseje a maga műkincseivel, művészi freskóival, földalatti templomaival, szobraival, faragványaival, múzeumúval egész hétre szóló látványosságot je-

lentett nekünk. Ugyanígy a Zsolnay-gyár múzeummá is, melynek tüzetes áttanulmányozása heteket vett volna igénybe. Úgy mentünk el a látnivalók mellett, hogy elkábított bennünket az, amit láttunk, mert összefolyt szemünk előtt, mint a gyorsan pergetett film egyes kockái, csak a benyomás maradt meg. Ez pedig nagyszerű volt!”

1937 márciusában nagy örömmel értesült a város lakossága arról, hogy a nyári menetrend szerint munkába áll az Árpád sínautóbusz, mely kényelmes és modern, első és másodosztályú kocsikkal, „csaknem repülőgép sebességének megfelelő gyorsasággal”, 3 óra alatt valósítja meg a fővárosba utazást.⁴¹ Ez egy igazán figyelemre méltó eredmény, különösen annak tükrében, hogy a MÁV napjainkban sem tudja túlszárnyalni ezt. A nemzetközi vasúti kapcsolatok terén is jobb volt a helyzet, mint manapság. 1938. május 15-től a Siegfried motoros vonat forgalomba állásával 6 és fél órára rövidült a Pécs–Bécs utazás, ráadásul Gyékényesen csatlakozás volt a Trieszt–Velence–Fiume felé tartó vonatokra.⁴²

3.3. Az idegenforgalom fogadási feltételeinek a fejlesztése

A kereslet igényeire reagálva a turizmus fogadási feltételeit is folyamatosan fejlesztették Pécsen. 1930-ban a Pannónia szállodát modernizálták, és még ugyanebben az évben a Nagy presztízsű Mecsek Egyesület megkezdett a Dömörkapu mellett egy kétemeletes turista- és üdülőház fejlesztést, 70 000 pengős összköltségvetéssel.⁴³ A szálláshely hamar népszerűvé vált, és pár év múlva már nem is tudta kielégíteni a felmerülő igényeket. Vállalkozói szándék hiányában a város vezetése döntött 1935 elején arról, hogy negyedmillió pengős költségvetéssel kétemeletes, 50 férőhelyes elegáns üdülőszállót épít a Mecseken, mely meglehetősen gyors munkával 1936. év végére el is készült, és december 15-én megnyitotta kapuját a turisták előtt. Az üzemeltetést bérleti jogviszony keretében valósították meg. A bérlőnek a szállásárbevétel 50%-át és az éttermi bevétel 7%-át kellett bérleti díjként fizetnie a városnak, úgy, hogy ez nem lehetett kevesebb, mint 10 000 pengő.⁴⁴ A szálló hamar nagy népszerűségere tett szert, (ez köszönhető az 1937-ben itt forgatott Hotel Kikelet című vígjátéknak is), és jelentősen növelte Pécs idegenforgalmát. Az étterme is felkapott hely lett, és gyakran sétáltak fel egy jó ebédért vagy vacsoráért a pécsi polgárok. Az üdülőszállóval együtt 1937-ben már 9 szálloda és 21 elegáns étterem, illetve kávéház működött a városban. Ezekben 430 vendéget tudtak elszállásolni, és 1300 vendéget pedig megebédelteni.⁴⁵ Pécs város turizmusának fogadási feltételei a 30-as évek második felére jó színvonalon kiépültek.

3.4. Innovatív termékfejlesztés

A turisztikai fejlesztésekben a termékszemléletű közelítés csak a 20. század utolsó évtizedeiben vált gyakorlattá. A 30-as években, még egyáltalán nem különböztették meg a fogyasztók motiváltsága és az attrakciók jellege alapján a különböző turisztikai termékeket. Ennek ellenére érdemes megvizsgálnunk azt, hogy elődjeink milyen körülmények között és átgondoltan fogtak hozzá a turizmus fejlesztéséhez. A vizsgált levéltári anyagokból és a Dunántúl folyóirat tudósításaiból az körvonalazódik, hogy a fő fejlesztési hangsúly alapvetően 2 terméktípuson volt, a kulturális turizmuson és az ökoturizmuson. (Természetesen, mint ahogyan az előbb már utaltam rá, ezek a kategóriák akkor még nem léteztek.)

Az ökoturizmus motorja a Mecsek Egyesület volt. Az egyesületnek több mint 2000 tagja volt, köztük a város legbefolyásosabb polgársaival. Aktív és kezdeményező volt, és ami ennél is fontosabb, jelentős tőkével is rendelkezett. Ez tette lehetővé, hogy megépítse a turista- és üdülőszállását, hogy karbantartsa a Mecsek túraútvonalait és turista házait. A pécsiak számára ezekben az években fontosabb volt a Mecsek, mint napjainkban. Itt jegyezzük meg, hogy Pécs tehetősebb polgárai magánvagyonukból is adakoztak a fejlesztésekhez: pl. a Pécs feletti városi erdők leg szebb sétaútja, a Rotary körsétány (ma már tanösvény) is ekkor épült, az 1930-as évek elején, Ereth Ede, néhai bányászati vezérigazgató magánadományából. A Mecsek a város idegenforgalmi kínálatának egyik központi eleme volt. Még a filléres vonatok közönségét is felvitték a Mecsekre, hogy megcsodálhassák a város csodálatos panorámáját. Népszerű kilátópontokat építettek, kialakult a ma is használt jelzett turista úthálózat, és számos erdei turistaszállás és menedékhely várta a vendégeket. 1935-ben a mecseki kirándulások ösztönzésére turista tájékoztató táblákat állítottak fel a Széchenyi téren. „Mintha csak valami osztrák tábláról mintázták volna” – írta lelkesen a Dunántúl.⁴⁶

A másik kiemelést érdemlő turisztikai terméktípus a kulturális turizmus volt. 1933-tól megrendezték a Pécsi Ünnepi Hét kulturális rendezvénysorozatát. Az idegenforgalmi iroda ösztönözte a különböző kongresszusok pécsi megrendezését (Pl. 1934-ben Országos ügyvéd kongresszus). 1934-ben elkészült a belvárosi szabadtéri színpad és 1935-től két helyszínen (a belvárosban és a Tettyén) bonyolították le a szabadtéri játékokat. Ugyancsak korszerű kezdeményezés volt az 1934. szeptember 2-án megtartott nagyszabású repülőnap is. 1934-től szeptemberben Pécsi Bornapokat szerveztek, amely a mai modern gasztrofesztiváloknak volt az előde. A városba látogató egyéni vendégek és szervezett csoportok számára összeállított programcsomagok meghatározó elemei voltak a

város örökségi értékeinek reprezentáns elemei: az „őskeresztény sírkamrák”, a Zsolnay gyár és múzeum, a Székesegyház stb.

1936-ban pedig igazi nagyszabású turisztikai eseményt is szervezett a város, amikor is a Pécsi Ünnepi Játékok keretében bemutatták a Missa Sollemnis-t.

3.5. Modern marketingtevékenység

A vendégforgalom növelésére korszerű marketingeszközöket használtak. 1931-ben „a magyar közönség szinte hisztériás külföld imádatával szemben” az Országos Filmiroda Rt. a magyar városok szépségére terelné a figyelmet. Ezért a jelentősebb városokról hangosfilmet készítettek.⁴⁷ 1934-ben a városi idegenforgalmi iroda az őszi idegenforgalmi szezon népszerűsítésére kampányt szervezett. A marketingmunkában megjelentek a prospektusok, plakátok, képeslapok, programfüzetek, bélyegek. Az ország más városaiban rádió- és mozi reklámból értesülhettek az emberek Pécs attrakcióiról. Ma is korszerű gondolatnak számítana a helyi termékek turisztikai hasznosításának az előtérbe állítása. Ezt a célt szolgálta az idegenforgalmi iroda által kezdeményezett szőlő-, bor-, virág- és mézkiállítás és a „világszerte ismert” pécsi barack beillesztése a kínálatba.⁴⁸ Kimondottan a turisták igényeinek a kielégítésére egyedi ajándéktárgyakat terveztek és gyártattak. Népszerűek voltak a botjelvények, a Zsolnay ajándéktárgyak és az ugyancsak az idegenforgalmi iroda kezdeményezésére gyártani kezdett Mecseki Gyógyítóka. A vásárlásösztönzés ma is használt formáját a kedvezményt adó szelvényfüzetet is bevezették, 20% kedvezményt nyújtva a vásárlóknak a különböző belépőkből és vendéglátásból. Ugyancsak az idegenforgalmi iroda anyagi támogatásával és népszerű színészek közreműködésével valósult meg 1937-ben a Hotel Kikelet című nagysikerű mozifilm. És végezetül megemlítem még az Egy nap Pécsen című, Hamerli Antal által készített filmet, melyet a filléres vonatok közönségének városon belüli mozgása inspirált.

4. A város idegenforgalmának eredményei számokban

Az idegenforgalom fejlesztésébe fektetett energia meghozta a gyümölcsét. Rendszeresen nagy örömmel számolt be a javuló vendégforgalmi adatokról a Dunántúl. Az adatok forrásául az idegenforgalmi hivatal statisztikája szolgált.⁴⁹ Ez alapján 1934-ben arról tudósítottak, hogy a város idegenforgalma az előző évihez képest 28 000 fővel bővült. 1933-ban még csak 30 120 „bejelentett idegen” járt a városban, 1934-ben pedig már 58 608 fő (ebből 1871 külföldi). A belföldi vendégek közül több mint tíz-

ezren a filléres vonatokkal érkeztek, tanulmányi kirándulás céljából pedig 1766 fő látogatott Pécsre. Magánszálláshelyen megszállt 29 634 fő, szállodában pedig 14 433. A következő években a növekedés dinamikája jóval kisebb volt, de évről évre nőtt a város turizmusa. 1936-ban 63 000 vendég érkezett a városba, közülük már 2579 volt a külföldi.⁵⁰ 1938-ban már meghaladta a 70 000-ret a város iránt érdeklődő turisták száma. 2606 külföldi érkezett, akik közül 1206 szállodában szállt meg, 614-en magánszállást vettek igénybe. A belföldi vendégek száma 69 117 volt, akik közül szállodai ellátást vett igénybe 23 194 fő, és magánszálláshelyet használt 31 196 fő. A filléres vonatok kis mértékben veszítettek a fontosságukból, de még így is 6614-en ezzel érkeztek. Megszaporodtak a szervezett csoportos utazások Pécsre, és jellegüket tekintve igen változatos képet mutatnak. „Májusban 44 fős francia csoport, júliusban 14 fő amerikai vendég, júliusban lengyel cserkészek 8 fő, lovastúra 7 fő, lengyel főiskolások 20 fő, augusztusban VI. lovastúra 9 fő, keszthelyi nyári egyetem 14 fő, lengyel diákcsoport 13 fő, német diákcsoport 114 fő, angol csoport 17 fő, amerikai magyar csoport 33 fő.” Színesítette a beutazó programokat az is, hogy 23 fővel repülőgépes csillagtúra érkezett Pécsre, Eszékéről pedig különvonattal utazott a városba 480 vendég.⁵¹ A számok azt igazolják, hogy Pécs városban a turizmus ténylegesen jelentős gazdasági ágazattá vált. A város támogatásának, a helyi lakosság idegenforgalom iránti szimpátiájának és az idegenforgalmi hivatal lelkes munkájának köszönhetően Pécs felzárkózott a kedvelt magyarországi célpontok közé.

5. Összefoglalás, következtetések

Jóleső érzéssel és nagy tisztelettel lapozgattam a levéltári anyagok oldalait, és olvastam a Dunántúl című folyóirat tudósításait, anyagot gyűjtve a 30-as évek idegenforgalmáról. Volt némi elképzelésem arról, hogy ezen időszak milyen izgalmas és jelentőségteljes volt városunk életében, de korántsem gondoltam, hogy Pécs jelenlegi turisztikai kínálatának jelentős része már kialakult erre az időre, és hogy a turisztikai marketingmunka még ma is gyakran használt eszközeit már ekkor is magas szinten alkalmazták. (Nyilván a kor technikai színvonala által nyújtott lehetőségeknek megfelelően.) Az érintettek lelkesedését jól jellemzi a Dunántúl folyóiratban megjelent alábbi idézet: „Az idegenforgalom nem sablonos, évről-évre megismételt változatlan körforgás, hanem minden alkalommal megújuló, örökké ötletes, belső megszervezés és együtt munkálkodás eredménye.”⁵² Mint ahogyan az előzőekből láthattuk, sem ötletességből, sem az együtt munkálkodásból nem volt hiány ezekben az években. Sajnos a háborús készülődés, majd a II. világháború megszakí-

totta ezt a lendületes fejlődést, és több mint két évtizednek kellett eltelnie ahhoz, hogy a 60-as években újra elkezdődhessen Pécs turizmusának a fellendülése. A 30-as évek eredményei azonban napjaink turizmusára is hatással vannak.

JEGYZETEK/NOTES

1. <http://mek.oszk.hu/02100/02185/html/366.html> (letöltés: 2019. 04. 10.)
2. Kudar Lajos (2003): Turizmusunk története dióhéjban. Tinta Kiadó. Budapest. p. 70.
3. Bangha Géza (1941): Az Országos Idegenforgalmi Hivatal szervezete. In: Markos Béla (szerk.): Az idegenforgalom. Az 1941. évi idegenforgalmi közigazgatási szaktanfolyam előadásai. Idegenforgalmi Újságírók Egyesülete. Budapest. pp. 61–66.
4. Rubovszky András–Szigeti Andor–Walkó Miklós (2009): A magyar vendéglátás és turizmus újkori története. Szaktudás Kiadó. Budapest. p. 360.
5. A magyar idegenforgalom évkönyve 1936. Idegenforgalmi Újságírók Szindikátusa, s. a., s. l.
6. Schneider Árpád (1938): Magyarország Trianontól napjainkig. Vendéforgalom. Magyar Statisztikai Szemle. 1938/4. szám. pp. 543–547.
7. Czenner Jenő (1933): Idegenforgalmi gazdaságpolitika. s. n. Budapest. p. 151.
8. Az idegenforgalom jelentősége az egyes államok fizetési mérlegében. Magyar Statisztikai Szemle 1938/2. szám. pp. 153–154.
9. Gundel Endre (1937): Az idegenforgalom elmélete és gyakorlata. Magyar Idegenforgalmi Érdekeltségek Szövetsége. Budapest. p. 151.
10. Máday Béla (1941): A szabadidőmozgalmak és az idegenforgalom. Idegenforgalmi Újságírók Egyesülete. Budapest. p. 11.
11. Gál László (1941): Idegenforgalmi közigazgatás Magyarországon. In: Markos Béla (szerk.): Az idegenforgalom. Az 1941. évi idegenforgalmi közigazgatási szaktanfolyam előadásai. Idegenforgalmi Újságírók Egyesülete. Budapest. pp. 57–60.
12. Kaposi Zoltán (2006): Pécs gazdasági fejlődése 1867–2000. Pécs-Baranyai Kereskedelmi és Iparkamara. Pécs. p. 326.
13. Kaposi Zoltán (2011): Iparfejlődés és városszerkezet Pécsen a 19–20. század fordulóján. URBS: Magyar Várostörténeti Évkönyv. 2011/6. szám. pp. 26., 51–76.
14. Kaposi Zoltán (2011): Pécs gazdasági helyzete a szerb megszállás idején. Pécs Szemle. 2011/2. szám. pp. 12., 66–77.
15. Kaposi Zoltán (2011): Pécs gazdasági helyzete a szerb megszállás idején (1918–1921). Közép-Európai Közlemények. 2011/13. szám. pp. 12., 40–51.
16. Kaposi Zoltán (2014): Pécs gazdasági és társadalmi helyzete az Erzsébet Tudományegyetem Pécsre költözése évtizedében. Per Aspera Ad Astra: A Pécsi Tudományegyetem Művelődés- és Egyetemtörténeti Közleményei. 2014/1. szám. 24. old., pp. 26–49.
17. Kaposi Zoltán (1998): A XX. század gazdaságtörténete I. 1918–1945. Dialóg Campus Kiadó. Pécs. p. 170.

18. A dolgozat döntő része levéltári kutatáson alapul. BML Pécs Város Idegenforgalmi Irodájának iratai, 9236/1939.
19. Csizmadia László: A magyar idegenforgalmi igazgatás kezdetei. In: Állam és Igazgatás. Budapest, 1979/12.
20. (6720/1931. sz. ME rendelettel)
21. Csizmadia (1979): i. m.
22. Gonda Tibor (2005): Pécs idegenforgalmának hőskora, I. rész. Pécsi Szemle. 2005/1. szám. pp. 70–82.
23. Aubert Antal–Csapó János–Gelányi Nóra–Gyuricza László–Jónás-Berki Mónika (2010): A tetraéder modellről a turizmusig. In: Trócsányi András–Kovács István–István Péter (szerk.): Tér, talentum, tanítványok I. IDResearch Kft. Publikon Kiadó. pp. 11., 15–25.
24. Lengyel Márton (1992): A turizmus általános elmélete.
25. BML Pécs Város Idegenforgalmi Irodájának iratai, 809/1939.
26. Dunántúl, 1930. jún. 5.
27. Dunántúl, 1930. máj. 15.
28. Dunántúl, 1931. jún. 30.
29. Dunántúl, 1933. márc. 3.
30. Dunántúl, 1933. ápr. 5.
31. Dunántúl, 1934. máj. 25.
32. Dunántúl, 1935. jún. 9.
33. Dunántúl, 1934. febr. 15.
34. Dunántúl, 1930. febr. 25.
35. Dunántúl, 1930. ápr. 3.
36. Csapó János–Husztai Zsolt (2012): Turizmus és közlekedés: Vasúti közlekedés. In: Aubert Antal (szerk.): Turizmusmenedzsment. Pécsi Tudományegyetem Illyés Gyula Főiskolai Kar. Szekszárd. 4. fejezet.
37. Dunántúl, 1930. ápr. 29.
38. Dunántúl, 1932. ápr. 9.
39. Dunántúl, 1932. ápr. 12.
40. Gonda II. BML 8. dosszié 3. lap
41. Dunántúl, 1937. márc. 15. és ápr. 2.
42. Dunántúl, 1938. máj. 12.
43. Dunántúl, 1930. szept. 14.
44. Dunántúl, 1936. nov. 7.
45. Gonda Tibor (2005): Pécs idegenforgalmának hőskora, I. rész. Pécsi Szemle. 2005/1. szám. pp. 70–82.
46. Dunántúl, 1935. dec. 18.
47. Dunántúl, 1931. febr. 11.
48. Dunántúl, 1931. aug. 4.
49. Dunántúl, 1934. dec. 2.
50. Dunántúl, 1936. ápr. 6.
51. Dunántúl, 1939. jan. 17.
52. Dunántúl, 1938. okt. 26. Walbauer Henrik.

FELHASZNÁLT IRODALOM/REFERENCES

Szakirodalom

- Az idegenforgalom jelentősége az egyes államok fizetési mérlegében. Magyar Statisztikai Szemle 1938/2. szám. pp. 153–154.
- Aubert Antal–Csapó János–Gelányi Nóra–Gyuricza László–Jónás-Berki Mónika (2010): A tetraéder modelltől a turizmusig. In. Trócsányi András–Kovács István–István Péter (szerk.): Tér, találmány, tanítványok I. IDRResearch Kft. Publikon Kiadó. pp. 11., 15–25.
- Bangha Géza (1941): Az Országos Idegenforgalmi Hivatal szervezete. In. Markos Béla (szerk.): Az idegenforgalom. Az 1941. évi idegenforgalmi közgazgatási szaktanfolyam előadásai. Idegenforgalmi Újságírók Egyesülete. Budapest. pp. 61–66.
- Czenner Jenő (1933): Idegenforgalmi gazdaságpolitika. s. n. Budapest. p. 151.
- Csapó János–Husztai Zsolt (2012): Turizmus és közlekedés: Vasúti közlekedés. In. Aubert Antal (szerk.): Turizmusmenedzsment. Pécsi Tudományegyetem Illyés Gyula Főiskolai Kar. Szekszárd. 4. fejezet.
- Csizmadia László (1979): A magyar idegenforgalmi igazgatás kezdetei. In. Állam és Igazgatás. 1979/12. Budapest.
- Gál László (1941): Idegenforgalmi közgazgatás Magyarországon. In. Markos Béla (szerk.): Az idegenforgalom. Az 1941. évi idegenforgalmi közgazgatási szaktanfolyam előadásai. Idegenforgalmi Újságírók Egyesülete. Budapest. pp. 57–60.
- Gundel Endre (1937): Az idegenforgalom elmélete és gyakorlata. Magyar Idegenforgalmi Érdekeltségek Szövetsége. Budapest. p. 151.
- Kaposi Zoltán (2006): Pécs gazdasági fejlődése 1867–2000. Pécs-Baranyai Kereskedelmi és Iparkamara. Pécs. p. 326.
- Kaposi Zoltán (1998): A XX. század gazdaságtörténete I. 1918–1945. Dialóg Campus Kiadó. Pécs. p. 170.
- Kaposi Zoltán (2011): Pécs gazdasági helyzete a szerb megszállás idején. Pécs Szemle. 2011/2. szám. pp. 12., 66–77.
- Kaposi Zoltán (2011): Pécs gazdasági helyzete a szerb megszállás idején (1918–1921). Közép-Európai Közlemények. 2011/13. szám. pp. 12., 40–51.
- Kaposi Zoltán (2011): Iparfejlődés és városszerkezet Pécsen a 19–20. század fordulóján. URBS: Magyar Várostörténeti Évkönyv. 2011/6. szám. pp. 26., 51–76.
- Kaposi Zoltán (2014): Pécs gazdasági és társadalmi helyzete az Erzsébet Tudományegyetem Pécsre költözése évtizedében. Per Aspera Ad Astra: A Pécsi Tudományegyetem Művelődés- és Egyetemtörténeti Közleményei. 2014/1. szám. pp. 24., 26–49.
- Kudar Lajos (2003): Turizmusunk története dióhéjban. Tinta Kiadó. Budapest. p. 70.
- Lengyel Márton (1992): A turizmus általános elmélete. Budapest. ISBN 963-02-9250-5
- Máday Béla (1941): A szabadidőmozgalmak és az idegenforgalom. Idegenforgalmi Újságírók Egyesülete. Budapest. p. 11.

Rubovszky András–Szigeti Andor–Walkó Miklós (2009): A magyar vendéglátás és turizmus újkori története. Szaktudás Kiadó. Budapest. p. 360.

Schneider Árpád (1938): Magyarország Trianontól napjainkig. Vendégforgalom. Magyar Statisztikai Szemle. 1938/4. szám. pp. 543–547.

Levéltári források

Baranya Megyei Levéltár: Pécs Város Idegenforgalmi Irodájának 1933 és 1939 közötti iratai

Baranya Megyei Levéltár: 1932-ből a filléres vonatokkal kapcsolatos iratanyagok

Baranya Megyei Levéltár: 1936-ból a Pécsi Ünnepi Játékok Rendező Bizottságának az iratai

Dokumentumgyűjtemények, forráskiadások, eredeti dokumentumok

Idegenforgalmi Újságírók Szindikátusa, s. a., s. l. (1935): A magyar idegenforgalom évkönyve.

Idegenforgalmi Újságírók Szindikátusa, s. a., s. l. (1936): A magyar idegenforgalom évkönyve.

Sajtó

Dunántúl című újság számai (1930–1939)

ADT – Arcanum Digitális Tudománytár

Monográfiák

Kaposi Zoltán (1998): A XX. század gazdaságtörténete I. 1918–1945. Dialóg Campus Kiadó. Pécs. 170. p.

Kaposi Zoltán (2006): Pécs gazdasági fejlődése 1867–2000. Pécs-Baranyai Kereskedelmi és Iparkamara. Pécs. 326. p.

Lengyel Márton (1992): A turizmus általános elmélete. Viva K. és Reklámügynökség. Budapest. ISBN 963-02-9250-5. 8–16. old.